


Iktatószám	Budapestre vonatkozó ujságcikkek		385.85
	Szerző	Hely	
	Cím	Idő	
Forrás:	Személy		Helyszám
Bp.	1914. VI. 4.	(Köt. v. füz.)	
(Hely)	(Idő)		

FŐVÁROSI ÜGYEK.

A Kossuth Lajos-utcai villamos*

A nyári szünet előtt való utolsó közgyűlés foglalkozni azzal a kérdéssel, vajjon a Közuti vasut, mely most fejezi be a sinek lerakását a Kossuth Lajos-utcán, kapjon-e engedelmet a terület használatára. Ugy hírlik, hogy a kérdés megbirálására a közgyűlés két hagyományos pártja, a Közuti- és a Városi-párt máris szervezkedik, és vita várható olyan kérdésben, a melyre a józan észnek csakis egy felelete lehet. Ez a felelet pedig az, hogy ha egy utcán szükség van a villamosra, és a sinek ott már le is vannak fektetve, ott a közlekedésnek meg kell indulnia.

Budapest sajtósági viszonyai közt a döntés nem ilyen gyors. Itt a bizottsági tagok egy része a világ legtermészetesebb dolgait is a maga speciális szempontja szerint értelmezi. Itt adva van a levegő és adva van az ember, a kinek lélekzetet kell vennie, ám közbelép a bölcs harmadik személy, a ki a lélekző szájára tapasztja a kezét, — mert előbb el kell még döntenie, van-e jussa rá a *levegőnek*, hogy a tüdőbe behatoljon.

Ilyen bölcs harmadik személy a bizottsági tagok egy része, a kik azt gondolják, hogy okvetetlenül a főváros és a Városi villamos-vasut érdekét képviselik, ha a legutolsó percben a Kossuth Lajos-utcai sinek közzé állnak. A helyzet tudvalevően az, hogy a Közuti vasuttól a Városi villamos-vasut javára különféle ellenszolgáltatást követelnek a Kossuth Lajos-utcai vonal használata fejében. Ezeknek a követeléseknek egy részét, a melyek a Városi villamos-vasut mai vonalrendszerét egészséges és természetes irányban fejlesztenék, a Közuti hajlandó is

teljesíteni. Évek óta tartó harc gyümölcse volt ez az engedékenység a Városi javára, de abban a pillanatban, a mint a Közuti ezekbe az engedményekbe belement, a Városi érdekét hangoztató párt azt felelte, hogy ezek a kivivolt eredmények — értéktelenek. Most továbbmenő követelések körül folyik a vita, abban a reményben, hogy a Közuti ezeket ugy sem adja meg, tehát jó ideig lehet ezekért harcolni. Azt gondoljuk, ha a Közuti kísérletet tenne és az új követeléseket is hajlandó volna teljesíteni, újabb ellenállásra bukkanna rá.

A Közutinak a Kossuth-utca használatára nézve már van egy súlyos és mellőzhetetlen érve: nagy áldozattal vonalat épített, a melynél fontosabb és szükségesebb vonala nincs több egész Budapest területén. Ha már most ezen az új vonalon jární is akar, ehhez oly kétségtelen joga van, hogy a ki ezt nem akarja elősmerni, annak fogalma sincsen a közlekedés fejlesztéséről. Joga lenne ehhez akkor is, ha semmi mást nem adna érte cserébe, mint a közlekedés létesítését. Ám a Közuti tovább ment: engedményekre hajlandó a Városi vasut javára, de tiltakozik az ellen, hogy vele szemben versenytársra kedvezőbb megítélést és elbánást élvezhessen.

Erre nézve a fővároshoz az alábbi beadványt intézte, a melyben azt vitatja, hogy a közlekedés érdeke mellett pénzügyileg is nagyobb érdeke a fővárosnak, ha a Közutit természetes fejlődésében méltánytalan követeléssel nem akadályozzák. A Közuti beadványa, mely körül a szerdai vita alkalmasint forogni fog, a többi közt ezt mondja:

A Városi vasut részvénytársaság a Kossuth Lajos-utcai vasut révén peázs jogot akar szerezní a Közuti hálózatának legfontosabb részein, ugyanint a Rákóczi-uton, a Ferenc József-hidon, a Ligót-köruton, a Margit-hidon, a budai Dunaparton a Gellért-tértől a Batthyány-térig, a Margit-köruton az Oszlop-utcaig és az Aréna-uton a Thököly-utig. A peázs jog kétségtelenül csakis azon célra igényelhető, hogy a peázs kereső fél *egyik vonaláról a másikra átmelessen*, s ne legyen kénytelen külön vonalrészét építeni ott, a hol ez nehézségbe ütköz-

nék. De sehol a világon nincs joga egy vasuttársaságnak a másiktól azon célzattal peázsni, hogy ennek segítségével a pályatulajdonos vasuttársaság forgalmát vagy annak egy részét elszedje.

Ha ilyen célra lehetne peázs-jogot kérni, akkor alig épülne vasut, mert senki sem fog vasutat építeni, ha ki van téve annak, hogy a mikor a vasut már kielégítő forgalmat teremtett magának és jövedelmet hoz, egy szép napon előáll egy más vállalat és a vasut együttes használatát igényli.

A Városi vasut részéről a kérdés ugy állittatik be, mintha a székesfőváros a Közutival mint idegennel állana szemben, míg a Városi a főváros tulajdona. Ez a beállítás meg nem állhat. A székesfőváros nem kizárólagos részvényese a Városi vasutnak, hanem sok ezer más részvénytársa is van. A B. K. V. T. viszont éppenséggel nem idegen vállalat a főváros szempontjából. A B. K. V. T. bonyolítja le a székesfőváros közforgalmának legnagyobb részét. De ezenfelül a területhasználati szerződés értelmében a főváros a B. K. V. T. egész hálózatának összes üzemi és menetfölszerelésének és berendezésének váromá-

nyosa. Végül a Közuti bevételeiből a székesfőváros 1913. évben mintegy 2 millió koronát kapott részesedés címén.

Ha tehát azt vizsgáljuk, hogy a két társaság közül tulajdonképpen melyik a székesfőváros vasutja, akkor kitünik: hogy a főváros a Közuti vasuttól is megkapja a tiszta haszon felét, ugy a mint a Városi vasuttól. Uj vonalak építése tekintetében pedig az a különbség, hogy a Közuti vasut a saját tőkéjéből építi az új vonalat, míg ha a Városi vasut épít, az építési tőkének legalább felét a fővárosnak kell előteremtenie. A Közuti tehát tulajdonképpen egy takarékpénztár, a mely a fővárosnak óriás vagyont gyűjt, a nélkül, hogy a főváros a magáéból betenne valamit és olyan üzlettárs, a ki a tiszta jövedelemnek felét odaadja a másik társnak: a fővárosnak, a nélkül, hogy ez utóbbi az üzletbe bármint befektetne és bármely kockázatot viselne.